

**LA BASE D'HIDROS DEL PORT DE POLLENÇA. LA SEVA  
INFLUÈNCIA MEDICOSANITÀRIA**  
(Resum de la conferència inaugural)

*Anton PUJOL BERTRAN*  
*Pollença*

**Introducció**

La Base d'Hidroavions del Port de Pollença, creada entre 1935 i 1937, ha tingut una repercussió clara en la història local, encara poc estudiada i, fins i tot, diria que poc valorada. Aquesta repercussió o influència sobre un petit poble de pescadors ha estat de tres tipus:

- 1.- Urbanística
- 2.- Socioeconòmica
- 3.- Mèdicosanitària

No tenim dades quantitatives per poder afirmar i desenvolupar aquests tres punts, però sí disposem de dades qualitatives extretes de diverses fonts, la principal, l'arxiu històric de l'Exèrcit de l'Aire a Villaviciosa de Odón (Madrid), amb el seu extens fons documental i fotogràfic.

Altres fonts han estat les orals. Encara hi ha molts pollencins i pollencines que recorden la seva estada a la Base ja destinats com a oficials, com a soldats de lleva o com a empleats civils. Aquesta gent també m'han facilitat moltes fotografies.

Amb totes aquestes fonts he pogut recuperar més de 300 fotografies, que són una valuosa font secundària per a l'estudi de la història de la Base (la conferència es va acompanyar d'una petita selecció per a donar a conèixer el seu valor històric).

Recentment es va celebrar el curs anual d'història de Pollença, organitzat pel Dr. Pere Salas<sup>1</sup>, dedicat en la present edició a la Guerra Civil i vam tenir la sort de comptar amb la presència del professor Massot, de l'Abadia de Montserrat, qui va parlar de la importància de la Base pel control del Mediterrani occidental durant la nostra guerra.

Curiosament, a l'Ajuntament de Pollença no s'ha trobat cap referència de la Base d'Hidros; pensem que la causa d'això és que els militars no necessitaven cap mena de permís ni autorització de les autoritats locals per desenvolupar la seva feina, almenys en els períodes de la guerra i en el postimmediat<sup>2</sup>.

Als llibres de difunts del Registre Civil<sup>3</sup> hem trobat la inscripció d'alguns pilots o soldats morts de la Base, però no hi són tots, com després veurem. Per una altra part, a l'Arxiu de la Guerra Civil de Salamanca tampoc no hem trobat documents referents a la Base.

Aquí només publiquem un resum del que va ser la conferència inaugural, centrant-nos més en la part medicosanitària.

### **Fundació de la Base**

Les condicions idònies de la badia de Pollença per l'amaratge d'hidros havia quedat palesa en diverses ocasions. Per ex., el 1928 fou testimoni de l'arribada de l'*Aerobrigata* italiana, amb seixanta-un hidros i el mariscal Italo Balbo a bord (Herrera, 1995:14).

L'any 1935 hi havia destinada de manera provisional a la badia de Pollença una patrulla d'hidroavions (Herrero, 1995:14 i 15) però per causes que desconexim, el gener de 1936 fou suspesa aquesta missió<sup>4</sup>.

El director general de l'Aviació Militar se'n fa ressò, d'aquesta suspensió, i alaba el servei que prestava la *Base provisional de Pollensa*; així ordena<sup>5</sup> que s'estudiï obrir una base amb caràcter fix, cobert amb personal voluntari

---

<sup>1</sup> Pere Salas, doctor en Història, és el secretari tècnic del XII Congrés d'Història de la Medicina Catalana.

<sup>2</sup> Hem buidat els llibres d'Actes de l'Ajuntament corresponents al període 1935-1940.

<sup>3</sup> Registre Civil de Pollença. Llibres de Difunts, anys 1935-1945

<sup>4</sup> AHEA. Exp. A-1387 Ordre del Ministeri de la Guerra, del 28 de gener de 1936.

<sup>5</sup> id.

del Grup d'Hidros de Los Alcázares. En cas que faltessin voluntaris, ordenà que es dotàs amb personal de destí forçós. L'ordre fou aprovada en consell de ministres i firmada el 6 de febrer de 1936<sup>6</sup>. No hi ha dubte que els tràmits es feren amb molta rapidesa, ja que dia 14 del mateix mes es va publicar l'ordre per la qual es creava la Base d'Hidros de Pollença amb caràcter fix al Diari Oficial<sup>7</sup>.

Junt amb el personal militar a les ordres del capità Fernando Beneito<sup>8</sup> es destinen tres hidroavions Dornier de la base de Los Alcázares, totalment equipats amb armament, ràdio i equips fotogràfics. La dotació es compon d'un brigada, un sergent, quatre caporals, un corneta, tres soldats de primera o segona i vint soldats de segona, que amb el capità fan un total de 31 homes<sup>9</sup>.

Traslladat Beneito amb tota la seva dotació, remet un pla de necessitats als seus caps de Madrid<sup>10</sup>. A més de les necessitats tècniques que requereix un destacament d'hidroavions, sol·licita la construcció de casernes per a l'allotjament de la tropa i el lloguer d'una casa per a oficines, ja que les anteriors dotacions s'allotjaven a cases particulars. Els hidros usaven el moll dels pescadors i quan eren retirats de l'aigua els posaven a l'aixopluc dels pins.

En cap ordre es fa relació de cap dotació sanitària, així hem de pensar que en els primers mesos de l'existència de la Base no hi va haver serveis mèdics.

Quan el 19 de juliol de 1936 el comandant general de les Balears, el general Goded, secunda l'aixecament militar del general Franco, el capità Beneito continuà fidel a la República i va demanar ajuda a l'aeròdrom del Prat de Llobregat. Mentre, destaca els seus soldats amb dues metralladores desmuntades d'un hidroavió a l'entrada del Port de Pollença. El dia següent, matí, van entrar en combat amb tropes revoltades que es dirigien a la Base, amb el resultat de quatre morts, dos per cada bàndol.<sup>11</sup>

---

<sup>6</sup> AHEA. Exp. A-1387. Presidencia del consejo de ministros.

<sup>7</sup> AHEA. Exp. A-1387. Diari Oficial núm. 37 (14/02/1936), amb l'Ordre Circular del 06/02/36.

<sup>8</sup> AHEA. Exp. A-1387. Telegrama al Cap de l'Aeròdrom de Los Alcázares del 21/02/1936.

<sup>9</sup> AHEA. Exp. A-1387. Aeròdrom de Cuatro Vientos. Orden de Jefatura de Aviación.

<sup>10</sup> AHEA. Exp. 1387,

<sup>11</sup> Curs d'Història de Pollença. Guerra Civil. Ajuntament de Pollença, 2002

Veient que la situació estava perduda, el capità Beneito evacuà la Base per mar, amb les dues llanxes de salvament i varen ser recollits posteriorment per un hidroavió de la base del Prat de Llobregat i per un submarí, lleials a la República.

És en plena Guerra Civil, quan Ramon Franco, cap de la Regió Aèria de les Balears, decideix establir la Base al nord del Port de Pollença (Herrero, 1995:20) i, amb aquesta finalitat, expropia terrenys i inicia els treballs d'explanació i de construcció dels edificis, molls, rampes, etc. El projecte era ambiciós i es desenvolupà només en part. Posteriorment es van expropiar edificis, entre ells l'hotel Mar i Cel, per ampliar la Base.

És en aquests anys de guerra quan s'instal·la una infermeria a la Base, amb la dotació sanitària corresponent<sup>12</sup>.

### 1.- Influència urbanística

Potser és la característica més clara i que encara es presenta en tota la seva evidència avui dia. L'expropiació de terrenys, vil·les particulars i l'hotel Mar i Cel, a més de vetar l'entrada a tota la zona, han fet que aquest paratge es conservés pràcticament verge, només per a ús i gaudi dels militars i les seves famílies que gaudeixen d'un exclusiu estiuatge. Com a característica positiva aquest fet ha evitat la pressió urbanística i és així com avui podem pensar que la Base ha evitat una major massificació del Port de Pollença.

### 2.- Influència socioeconòmica

Mai no ho podem quantificar en diners, però sí es pot intuir la seva importància. La mateixa construcció de la Base va emprar molta mà d'obra, generalment del mateix poble de Pollença; després els tallers de reparació dels hidroavions van dur molt personal especialitzat, en especial el 1938 quan arribà la legió Condor. L'augment de tropes auxiliars també va ser un impuls econòmic per al poble, sobretot en els anys de guerra i postguerra.

Una de les missions més efectives que van desenvolupar els hidros fou la vigilància i fotografia tant del mar com de les costes del Llevant<sup>13</sup>. Així va

---

<sup>12</sup> No hem trobat cap document que fagi referència a l'establiment d'una infermeria, però sí dades indirectes i fonts orals que indiquen que en aquestes dades hi havia una farmaciola.

<sup>13</sup> Per suposat, també van realitzar durant la Guerra Civil nombroses missions de bombardeig de les costes catalanes i valencianes, amb l'objectiu d'interrompre les comunicacions i els

gaudir des del principi d'un Servei Fotogràfic d'alta qualitat com ho demostra l'abundant material fotogràfic que hem pogut recuperar. A més dels fotògrafs militars hi va haver molts soldats destinats a la secció on van aprendre l'ofici. Alguns d'aquests fotògrafs, militars o soldats, després es van quedar a Pollença on han continuat desenvolupant la fotografia. Podem citar José M<sup>a</sup> Lomas, tinent, i el soldat de lleva Joan Cerdà (l'actual propietari de l'Arxiu Bestard) o d'altres que es van casar amb pollencines, com l'alferes Antonio Colorado<sup>14</sup>.

Ja veiem aquí com la Base va proporcionar feina tant per a la seva construcció com per a personal civil auxiliar. També cal destacar que emprà mà d'obra femenina, com les cosidores de la lona amb que es recobria el fusellatge dels avions<sup>15</sup>. Evidentment, els seus tallers també van ser un lloc d'aprenentatge, això continuà fins pràcticament els anys 60.

El 1938 el comandant Franco obrí l'escola d'aprenentatge "*flechas aereos*"<sup>16</sup>—de curta durada a causa de la mort per accident del seu fundador—, en la qual van ingressar uns vint-i-cinc joves de 15 o 16 anys de Pollença i altres pobles de l'illa, on s'impartien les diferents especialitats relacionades amb l'aviació, des de mecànica fins a radio—telegrafia. La Base també va obrir la seva pròpia escola de primària per escolaritzar els fills dels militars allí destinats. Però no sols se'n beneficiaren ells; el personal civil i moltes famílies del Port van poder escolaritzar també llurs fills.<sup>17</sup>

La guarnició constava els anys 40 de seixanta mecànics i uns cinquanta mariners, entre el personal civil. Els militars de carrera i tropa passaven dels vuit-cents efectius, segons fonts orals, i arribaren al seu màxim amb la vinguda dels hidros Dornier i els Grumann. Fonts orals, destinades a oficines, ens han manifestat que cap a la meitat dels anys 50 la nòmina del

---

subministraments, Així a l'any ..... un Heinkel va bombardejar sense èxit el pont penjant d'Amposta (Pujol, A. 200. ....).

<sup>14</sup> Agraeixo a la seva filla, Na Lluïsa Colorado Vanrell, vda. Bauzá, així com al tinent ja jubilat, José M<sup>a</sup> Lomas, les informacions orals i fotografies facilitades, de gran valor històric.

<sup>15</sup> Informació facilitada per la senyora Margalida Cifre Morro que treballà de cosidora de les lones dels hidros de la Legió Condor.. A la Base va conèixer al que seria el seu marit, Ramon Vera Salazar, caporal mecànic.

<sup>16</sup> Informació facilitada per Josep Mestre, de La Pobla, que als seus 16 anys va ser admès als Flechas Aéreos.

<sup>17</sup> Informació facilitada per ..... i contrastada per Gabriel Vera Cifre que, junt amb el seu germà Joan, va ser alumne de l'escola de primària. També ens ho confirma l'alferes ATS Alfonso Benavides.

personal importava uns vuit milions mensuals. Xifra que no hem pogut corroborar documentalment, però encara considerant que fos inferior, és una quantitat digna de tenir en compte a un petit poble com Pollença, i encara més al Port de Pollença, lloc més beneficiat per aquests ingressos.

El personal de la legió Còndor i el personal italià dels hidros Savoia, amb un poder adquisitiu elevat, també van contribuir a injectar econòmicament el Moll. Així les tripulacions alemanyes sota el comandament del capità Karl-Heinz Wolff s'allotjaven a l'hotel Bellavista. Encara es recorden les festes i concerts que els alemanys organitzaven, sobretot a l'hotel Miramar<sup>18</sup>.

Al mateix temps, aquest tràfec humà i de diverses nacionalitats, va suposar un intercanvi i enriquiment cultural a diversos nivells: música, idiomes, costums, gastronomia, etc. A nivell de cultura popular la Base també ha tingut una influència clara, fins i tot un canvi en la celebració de les festes. Per ex., s'establí a la Base la festa del Loreto, patrona de l'aviació, de gran èxit, i molt popular en la qual se celebraven fins i tot curses de braus<sup>19</sup>. I un fet encara més destacable és l'actual titularitat compartida de les festes majors del Moll entre Sant Pere, patró dels pescadors, i la Verge del Carme, patrona dels mariners, que fou imposada per la Base.

Un altre benefici podríem dir atípic, usant un terme turístic, fou el contraban o estraperlo. Per suposat, no hi ha dades oficials ni documents que en parlin. Coneixem l'existència d'un expedient disciplinari obert a un dels comandants de la Base per aquest motiu, però no l'hem pogut consultar ja que encara no està desclassificat. Però nombroses fonts orals, totes elles coincidents, ens han parlat dels beneficis indirectes que s'obtenien a la Base: des de gasoil, passant per tabac, medecines com la penicil·lina (es pagava a 5 PTA les 200.000 unitats), electrodomèstics com cafeteres fins a ciclomotors portats d'Itàlia.

La Base d'Hidros, a més, propicià una promoció turística arreu d'Europa. És veritat que el Port gaudia d'un turisme de qualitat, però no podem menysprear la promoció que els mateixos pilots estrangers feien de Pollença com a lloc de lleure

Aprofitant les característiques idònies de la badia del Moll, l'any 1936 la companyia italiana Ala Littoria<sup>20</sup> va establir-hi una escala i una oficina a

<sup>18</sup> La família Sastre, propietaris de l'hotel, ens han explicat moltes anècdotes de l'època.

<sup>19</sup> Informacions facilitades per Antonia ....., viuda de La Casa, un dels impulsors de la festa.

<sup>20</sup> <http://www.aena.es/ae/pmi/vinyeta16.htm>

l'hotel Miramar, i cobrien la línia Roma-Pollença-Cádiz-Melilla. Ala Littoria, molt lligada a la Itàlia feixista de Mussolini, va tancar les seves portes a l'acabament de la II Guerra Mundial<sup>21</sup>.

Els anys 50 la companyia britànica Aquila Airways<sup>22</sup> va establir una escala en els seus vols de Southampton a Lisboa i les Canàries. Són dos exemples, Ala Littoria i Aquila Airways, de la importància que anava agafant l'aviació com a medi de transport de passatgers. També facilità l'arribada a Pollença de personalitats de l'època, com José Maria Pemán, que vingué l'any 1938 amb un vol d'Ala Littoria<sup>23</sup>.

És evident que sense la infraestructura de la Base, aquestes companyies probablement haguessin cercat altres llocs per fer escala.

Encara que de poca importància quantitativa no podem deixar d'anomenar els pilots i treballadors, tant estrangers com peninsulars, que es van quedar a viure definitivament aquí, molts d'ells casats amb pollencines, com el cas de Carotti, italià empleat a l'oficina d'Ala Littoria. Es quedà al Moll, on va obrir l'hotel Carotti.

### **Influència medicosanitària**

A l'ordre del 28 de gener de 1936 per la qual es crea de manera permanent la Base no es fa referència a serveis mèdics. En el desenvolupament

---

<http://www.aena.es/ae/pmi/ehistotxt.htm>

<sup>21</sup> Ala Littoria va ser creada el 1934 arran de la fusió de la Societat Aerea Mediterrànea (SAM), la Societat Anònima Navigazione Aerea (SISA), la Societat Italiana Servizi Aerei i l'Aero Espresso Italiana (AEI). Quan el 1940 la Itàlia feixista es va aliar amb l'Alemanya nazi, els avions d'Ala Littoria transportaven les forces italianes.

<sup>22</sup> Aquila Airways va ser fundada per Barry Aikman al maig de 1948. Aikman, oficial de la RAF Flying Boat Squadron, va comprar dos hidros BOAC Short Sunderland i va muntar la base al riu Elba, prop de Berlín. Degut a que les aigües es congelaven durant els mesos d'hivern va traslladar-la a Hamble Water, prop de Southampton,; aleshores comptava amb dotze hidros Sunderlands. L'any 1949 inaugura la línia Southampton-Madeira, i després va fer una extensió a Lisboa. El 1952 va ampliar la línia a Las Palmas, i és en aquesta època quan deuria establir una escala al Port de Pollença. L'accident ocorregut a la badia pollencina i un altre a l'illa de Wight, a més de problemes financers, van fer que Aquila Airways tanqués les seves portes el setembre de 1958. <http://www.airlines.afrigoonline.com> i [www.timetableimages.com](http://www.timetableimages.com)

<sup>23</sup> Porcel, Baltasar. "Los fieles poetas" a La Vanguardia Digital (10.03.2002). <http://www.lavanguardia.es>

posterior de l'ordre s'esmenta la tropa que deu integrar el destacament sense tampoc nomenar-se metge.

La primera vegada que trobem documentalment un metge és l'1 de febrer de 1937, l'alferes metge Juan Vidal Miralles, que certifica la mort del pilot, tinent de navili Miguel Ruiz de la Puente, mort per immersió en un accident d'aviació al Port de Pollença<sup>24</sup>.

És de suposar que quan es va començar a construir la Base –a principi de 1937– se la va dotar de més material i personal, també es va destinar personal mèdic i es va habilitar una infermeria i així ens ho confirmen fonts indirectes.<sup>25</sup> Aquest personal mèdic estava cobert per personal militar de Palma que feien torns rotatoris a la Base; a més, la legió Còndor era atesa pels seus propis serveis mèdics alemanys.

Les actuacions mèdiques foren constants al llarg de la guerra. Juntament amb l'anterior pilot també va morir Antonio Melendras Sierra, capità d'aviació, en estavellar-se l'hidro. Segons consta al mateix llibre de difunts del Registre Civil de Pollença va patir fractura de crani. Ferits i morts en accidents o accions de guerra van ser un continu, no sols espanyols sinó també pilots de la legió Còndor, que va arribar a perdre nou aparells durant la guerra. Als voltants de la Base, en un bell paratge davant el mar, es va erigir un monument en memòria de tots els caiguts.

Per no estendre'ns en aquest període només destacarem la mort del tinent coronel Ramon Franco Bahamonde, mort en accident d'aviació. Malgrat les especulacions sorgides i que encara es repeteixen, no sembla que hi hagués cap mà negra en el seu accident. Testimonis d'aquella època recorden que feia un dia infernal i que pels carrers del Moll, batut pel vent, no hi circulava ningú.

Malgrat el temps, el 28 d'octubre de 1938 va sortir amb el Cant-Z 506, número 1, amb la missió de bombardejar el port de València, acompanyat d'un altre Cant-Z, el número 4, essent Franco el cap de la patrulla; anaven carregats amb 800 kgs. de bombes i tenien una autonomia de quatre hores. Pel seu interès històric reproduïm l'anotació que féu el pilot de l'altre hidro al seu diari de navegació<sup>26</sup>:

<sup>24</sup> Registre Civil de Pollença. Llibre de Difunts n° 45 (21/09/1933 a 02/11/1938)

<sup>25</sup> A més de fonts orals hem obtingut un expedient de l'any 1941 relatiu a l'ampliació del "Pabellón clínica y enfermería en la Base de Hidros del Puerto de Pollensa". AHEA, A-3758

<sup>26</sup> Historial de los Cant-Z 506. AHEA: A-9094



28 Octubre 1938

APARATO 506 N° 4 y 1

ORDEN Bombardear el puerto de Valencia

RESULTADO Con esencia para 4 horas y 800 Kg. de bombas se inicia el vuelo; el Tte. Coronel Franco llevaba el mando de la patrulla, acompañando el CANT-Z N° 1.

Al poco de la salida y ya con rumbo hacia el W. nos vimos obligados a hacer dos giros completos, al objeto de ganar altura y poder pasar una barrera de nubes aprovechando un portillo o desgarró de la misma.

Ya en esta situación siendo las 6 h. 5 m. y a unos 3.700 m. de altura, el 73/1 comenzó a perder velocidad alcanzándole en breves momentos, teniendo que disminuir nuestra marcha al límite. Teniéndole un poco retrasado y a nuestra izquierda, da un viraje rápido picando hacia una nube. Justificando esta rápida maniobra al poco espacio libre de nubes. Creyendo que su intención al moderar, era que tomásemos contacto con él para que viéramos su maniobra de regreso, decidimos hacerlo por nuestra parte, pero dada nuestra posición con respecto a las nubes nos fue preciso continuar calando éstas por el lado contrario de la barrera. Ya en Pto. Pollensa continuamos el vuelo algún tiempo, y no viendo ni ayendo (sic) por radio al otro aparato, tomamos agua para recibir órdenes.

TIEMPO 55 m.

MILLAS 130.

Immediatament s'organitzà la recerca per mar i aire però fins al dia 30 no es troben a unes 9 milles del cap Formentor les restes de l'hidro de Ramon Franco i els seus tripulants: l'observador Sangrò, tinent pilot Domínguez, sergent mecànic Gómez i caporal ràdio Cànovas<sup>27</sup>. Posteriorment la llanxa Pollensa va rescatar quatre cadàvers. El caporal Cànoves no es va trobar mai. A l'arxiu històric de Villaviciosa de Odón es conserven dues fotografies de l'arribada dels cadàvers a la Base i el seu trasllat a dues ambulàncies per a transportar-los, segons fonts orals, a la ciutat de Palma. Al registre civil de Pollença no hi consta cap referència a aquest accident ni inscripció dels difunts.

La fotografia de les ambulàncies i altres dades indirectes ens fan pensar que la Base gaudia d'uns serveis mèdics molt complets, i així ho confirma un

---

<sup>27</sup> També hem consultat l'exp. A-9093: "Historial de los Heinkel-60", on es relata el rescat del cossos dels aviadors.

expedient del 5 de juny de 1941 en el qual s'aprova per part del Ministeri de l'Aire un pressupost addicional de 26570 PTA per a la clínica i infermeria de la Base d'hidros<sup>28</sup>.

Malauradament també hi va haver accidents amb civils, com l'ocorregut el 14 de setembre de 1949, quan un Heinkel en vol de pràctica va xocar amb la barca de pesca *Juanita*, i va resultar mort el seu tripulant, el pescador Vicenç Magraner Inachitti<sup>29</sup>.

En els anys 40 i 41 cobria el servei mèdic el Servei de Sanitat de la Zona Aèria de les Balears, amb els metges Fernández Vila i Suárez Granda, ambdós otorinolaringòlegs, Manera, Gutiérrez Solana i el cap de sanitat, tinent coronel Ortega, radiòleg. Després hi fou destinat el capità López Ruíz, i davant l'escassetat d'efectius fou contractat el metge civil Guillem Vila i més tard, durant el període 1943-44, el Dr. Daniel Medina. L'any 42, a més de López Ruíz, hi ha Arnaiz Prieto i Ramos Amieva i se crea el Servei de Farmàcia i Anàlisi sota el comandament del capità de farmàcia Alfonso Barrios de Biedma<sup>30</sup>.

En un document de finals de 1944 es fa constar que la infermeria és una infermeria d'unitat, i especifica que no està aprovada com del tipus A o B<sup>31</sup>.

A causa de la II Guerra Mundial es va establir una línia de defensa de costes amb bateries antiaèries; a Pollença estaven ubicades a Llenaire i a La Fortalesa. A finals de 1944 se subscriu un acord entre l'exèrcit de terra i el Ministeri de l'Aire pel qual les tropes destinades al Regiment d'Artilleria núm. 5 seran ateses a la infermeria de la Base d'Hidros. Amb aquesta finalitat es demana que aquesta infermeria, que està catalogada com "d'unitat", passi a ser de tipus A, amb previsió de l'increment de demanda que sofrirà; així mateix també es demana una segona ambulància lleugera.

Llavors la infermeria d'unitat passà a catalogar-se de tipus A i, per aquest motiu, se la dota de 12 llits, dels quals 3 o 4 s'ocupaven habitualment. Compta amb quiròfan totalment equipat i amb grup electrogen, cambra d'esterilització de roba i matalassos, autoclau, raigs X i forn crematori. Se la va dotar també amb una altra ambulància.

---

<sup>28</sup> AHEA. A-3758

<sup>29</sup> Còpia del Dictamen Auditorial, cedit per Joana Magraner Cerdà, filla del mort.

<sup>30</sup> Dades facilitades per el tinent ATS Alfonso Benavides.

<sup>31</sup> AHEA. A-6760.

També devers el 1944, amb la guerra europea amb tota la seva virulència, aprofitant la neutralitat espanyola se creà a la Base d'hidros una unitat de recerca i rescat de naufragats de les dues parts contendents, que depenia de la *Comisión de Salvamento de Naufragos*. Per això es van comprar a Alemanya dotze hidros Dornier-24, al quals es van pintar la creu roja i els codis corresponents (Herrera, 1995:60). Als hidros, a més de la tripulació habitual, se'ls hi van assignar sis infermers titulats, per a poder complir amb la seva missió.<sup>32</sup> Però aquesta alta missió humanitària no es va poder dur a terme, ja que com ha passat moltes altres vegades, Espanya va arribar tard. Quan la unitat fou operativa, s'acabà la II Guerra Mundial.

Arran de la creació d'aquest embrió del S.A.R. es van destinar a la Base d'hidros dues llanxes ràpides de la marina, la L.S-1 i la L.S-2, juntament amb els serveis de sanitat i la llanxa *Pollensa* de l'exèrcit de l'aire que ja estava destinada a la Base.

Passada la guerra mundial i a causa del bloqueig internacional, la Base va viure moments de decadència. No fou fins al 1949 que, arran de la firma de l'acord amb França i Itàlia per a tasques conjuntes de salvament a la Mediterrània occidental, tornà a ressorgir la Base. Les operacions conjuntes feren que per Pollença es tornessin a veure passejar tripulacions estrangeres.

El 1954 es va constituir el S.A.R. (Search and Rescue) amb les unitats Dornier i els Heinkel que quedaven, i dos avions amfibis Grumman Albatros, dotats de radar i comprats als Estats Units. Amb el S.A.R. la Base va arribar a les màximes quotes d'operativitat, amb multitud de missions de salvament. A partir d'aquí la cooperació internacional fou contínua, i es troben a la Base avions de l'Aquila Airways, helicòpters Sikorsky, els Albatross, Grummans espanyols i de les forces aèries dels Estats Units, tot un luxe per a un petit poble de costa.

Bé, això, ja és una altra història, que acabà el 1970 amb la dissolució de l'esquadró, però la fotografia amb els aparells estacionats a l'esplanada de la Base pot ser orientadora de l'activitat frenètica que s'hi desenvolupava.

Els ATS que hem pogut recuperar de finals dels 40 i de la dècada dels 50 són: Daza, Benito Moreno Sánchez, Monrroi, Vallés, Alfonso Benavides —a qui he d'agrair part d'aquesta informació— Ortega, Miguel Núñez Cuadros,

---

<sup>32</sup> Informació facilitada pel tinent ATS Alfonso Benavides.

Jaime Cortés Tarragó, Froilán Urizalaldaca, Fernández de Landa, José Gómez i José Villalar Valdehomar.

Entre els metges dels anys 50 destaquem el Dr. Andrés Carretero Moya i el Dr. Andrés Llopis Peñas, els dos amb el grau de capità i que arribaren a ser dues autèntiques institucions al Moll. A més d'atendre el personal militar i civil de la Base, els dos metges van obrir sengles consultes al Moll. El Dr. Andreu Llopis, amb la col·laboració dels ATS militars Alfonso Benavides i Benito Moreno, va obrir una clínica al carrer de Formentor.

La clínica del Dr. Llopis, inaugurada cap al 1952 o 53 restà oberta fins al 1962. Atenia principalment la gent del Moll, de Formentor i de la Cala Sant Vicenç. La seva fama traspassà el municipi i gent de tot arreu de Mallorca acudien a la clínica, que gaudia de vuit llits i quiròfan. Com anècdota recordarem que en aquella època es coneixia el Moll com el Lourdes mallorquí. El Dr. Llopis desenvolupà una labor meritòria, encara que podem dir que en ocasions fou una mica agosarat. El Dr. Llopis, home de moltes inquietuds, també féu estudis de supervivència amb naufrags voluntaris, experiments que la premsa de l'època se'n va fer ressò.

Per una altra banda la companyia IBERIA també realitzà a la Base entrenaments de la seva tripulació per a cas d'amaratges d'emergència i supervivència de naufrags.

## CONCLUSIONS

Hem traçat un panorama sorprenent per a un petit poble com Pollença i encara més sorprenent per als pocs veïns amb què comptava aleshores el Moll, gent senzilla que vivia de la pesca i d'un incipient turisme.

En aquestes condicions ens trobem que s'estableix una base aèria al bell mig del Port. Poc a poc hem anat desgranant la seva història des d'un punt de vista de relació amb els pollencins. Crec que, a la vista del que hem explicat, es mostra clara la influència positiva en tots els aspectes que tingué la Base, aspectes que hem anunciat al principi.

**1.- Influència urbanística:** És evident que la fisonomia del Moll actualment seria diferent. No sabem com, però m'atreveixo a dir que sense la Base ho tindriem molt més urbanitzat.

**2.- Influència social i econòmica evident.** Us imagineu un petit llogaret on de sobte, de forma continuada i sempre en augment, s'estableix una Base aèria amb el tràfec de tot tipus que això suposa? Molts poblets d'arreu del món recorden i conserven fotografies d'una volta... d'un avió .... que hi va aterrar. Que si el meu padri el va veure, que si el batlle hi va pujar...

Aquí, això, no passà. Fou una entrada massiva de les noves tecnologies de l'època, i fou un contacte, podríem dir, en tercera fase amb els pollencins. Ells s'incorporaren al procés tecnològic. Formaren part del procés. En definitiva, estem parlant d'una culturització. Idea de culturització que es veu reforçada amb la creació de l'escola de primària i amb l'escola Flechas Aéreos, de fet, una autèntica escola d'oficis.

No menys important, el factor econòmic que provocà una revitalització del poble, precisament en els anys més difícils per a la resta de pobles. No ho podem quantificar ja que, a més, es mesclen guanys directes produïts per la pròpia Base (sous, serveis, estraperlo) i guanys indirectes, com la promoció turística.

I a la vegada, cultura i economia interrelacionades amb el tercer factor: la salut. Una equació que és directament proporcional, quan, a més, es disposa de mitjans sanitaris.

**3.- Influència sanitària:** Desconeixem si els pollencins tenen més salut que els altres pobles. No podem donar dades quantitatives ni indicadors de salut lligats a la Base, però sí és clara la plètora mèdica de què ha gaudit Pollença.

Hem de ressaltar el benefici que han obtingut els pollencins dels serveis sanitaris de la Base: gaudir d'una infermeria de nivell A que, al manco, atenia els empleats civils, i en moltes ocasions, llurs famílies; serveis d'ambulància; medecines difícils de trobar, com la pencil.lina, d'estraperlo pels aviadors italians; consultes externes dels metges militars; una clínica privada oberta pel metge militar el Dr. Llopis; tot avantatges de les quals Pollença i, en especial, el Moll, es van beneficiar.

En història sempre hem de cercar termes comparatius, i Pollença surt beneficiada per davant de molts altres pobles, que només gaudien d'un metge APD que amb molta humanitat suplia ciència i tecnologia.

A Pollença, com hem vist, hi havia les dues coses: plètora mèdica i infraestructura sanitària.

## BIBLIOGRAFIA

- HERRERA ALONSO, E. (1987): *Entre el añil y el cobalto. Los hidroaviones en la guerra de España*. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica. Madrid
- HERRERA ALONSO, E. (1995): *Una bahía con alas: La base de hidros de Pollensa*. Miniserio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid
- PONS VILLALONGA, A. (2001): *Historia de la Aviación en Menorca*. Institut Menorquí d'Estudis. Maó
- Imatges per al record*. AENA. Aeropuerto de Palma de Mallorca, 2001.
- "Aeroplano. Revista de Historia Aeronáutica". Ed. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica. Nº. 1,2,3,4 Madrid, 1984-1986.
- PORCEL, Baltasar: "Los fieles poetas" a La Vanguardia Digital, 2002.  
<http://lavanguardia.es>
- "Entre Roma y Pollença/la actividad es intensa"  
<http://www.aena.es/ae/pmi/vinyeta16.htm>
- Airline Timetable Images  
<http://timetableimages.com/timages/aql.htm>
- Aquila Airways  
<http://daveg4otu.tripod.com/airfields/mat.html>
- Aquila Airways.
- Direccao Regional de Turismo. Madeira  
<http://wata.net/countries/Madeira.htm>
- Aquila Airways  
<http://airlines.afrigoonline.com/airlines/448.htm>

## FONTS DOCUMENTALS

- Registre Civil de Pollença. Llibres de defuncions, 1935-1945
- Arxiu Municipal de Pollença. Llibres d'Actes, 1935-1940
- Arxivo Histórico del Ejército del Aire (Villaviciosa de Odón):

Historial de los Cant-Z 501	A-9093
Historial de los Cant-Z 506	A-9094
Historial de los Heinkel-60	A-9095
Escuadrilla Heinkel-60	HA-89
Memoria descriptiva de la constitución y trabajos realizados en los talleres de la base de hidros de Pollensa	A-9096
Documentos relativos a creación base de hidros	A-1387
Presupuesto adicional Pabellón Clínica y enfermería de la base de hidros	A-3758
Documentos relativos a Sanidad y Asistencia médica de la base de hidros	A-6760
Zona aérea de Baleares	656.71
Aeródromo. Plano general de la base de hidros	2081

## INFORMACIÓ ORAL

El meu agraïment a:

Alfonso Benavides

Lluïsa Colorado Vanrell

José M<sup>a</sup> Lomas Fernández

Joana Magraner Cerdà

Josep Mestre Portell i Antònia Bauzà

Família Morro Magraner

Família Nicolau Vilanova

Lina Vanrell Albertí

Gabriel Vera Cifre